



**Fall-Nr.:** IV-2018/159  
**Stelle:** Verwaltungsrekurskommission  
**Rubrik:** Verkehr  
**Publikationsdatum:** 28.02.2019  
**Entscheiddatum:** 28.02.2019

### **Entscheid Verwaltungsrekurskommission, 28.02.2019**

**Art. 14 Abs. 1 und 3, Art. 15d Abs. 5, Art. 31 Abs. 1, Art. 32 Abs. 1, Art. 34 Abs. 1, Art. 36 Abs. 2 SVG (SR 741.01), Art. 29 VZV (SR 741.51), Art. 4a Abs. 1 lit. a und b, Art. 14 Abs. 1 VRV (SR 741.11). Der Rekurrent beging während einer Kontrollfahrt eine Reihe von Fehlern (ungenügende Voraussicht, konkrete und/oder erhöhte abstrakte Gefährdung wegen unzweckmässiger Beobachtung, Nichteinhalten der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten, unsichere Fahrzeugführung, ungenügendes Spurhalten), weshalb die Kontrollfahrt zu Recht als nicht bestanden beurteilt wurde (Verwaltungsrekurskommission, Abteilung IV, 28. Februar 2019, IV-2018/159).**

Präsident Urs Gmünder, Richter Urs Früh und Beat Fritsche, Gerichtsschreiberin Silvia Geiger

X, Rekurrent,

gegen

Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt, Biderstrasse 6, Postfach 445, 9015 St. Gallen,  
Vorinstanz,



betreffend

Kontrollfahrt

### **Sachverhalt:**

A.- X erwarb den Führerausweis der Fahrzeugkategorien B und BE sowie der Unterkategorien D1 und D1E am 20. August 1957 sowie denjenigen der Fahrzeugkategorie A am 1. April 2003. Am 24. Dezember 2015 teilte die Kantonspolizei Zürich dem Strassenverkehrsamt des Kantons St. Gallen mit, bei X beständen Zweifel an der Fahreignung, nachdem am 7. September 2015 eine anonyme Person der Kantonspolizei Zürich gemeldet hatte, dass der Lenker des Autos mit den Kontrollschildern ZH 0000 mehrmals mit einer unsicheren Fahrweise aufgefallen sei. In der Folge ordnete das Strassenverkehrsamt mit Verfügung vom 26. Januar 2016 die Abklärung der Fahreignung von X mittels vertrauensärztlicher Untersuchung an. Diese fand am 15. März 2016 beim Amtsarzt Dr.med. Wolfgang Tensfeldt statt. Gemäss Bericht vom 21. März 2016 erkannte der Vertrauensarzt keine konkreten Hinweise für das Vorliegen einer fehlenden Fahreignung. Er diagnostizierte eine nicht verkehrsrelevante Einschränkung des rechten Gesichtsfelds.

Am 8. Februar 2016 erhielt das Strassenverkehrsamt Kenntnis, dass X am 14. Januar 2016 einen Selbstunfall mit einem Personenwagen verursacht hatte. Er hatte in A auf der teilweise schneebedeckten B-strasse die Kontrolle über sein Fahrzeug verloren und war mit der Steinmauer am rechten Fahrbahnrand kollidiert. Das Strassenverkehrsamt verwarnete X aufgrund dieses Vorfalls mit Verfügung vom 22. April 2016 wegen einer leichten Widerhandlung gegen die Strassenverkehrsvorschriften.



B.- Aufgrund einer ärztlich bescheinigten Gehbehinderung stellte X am 14. Februar 2017 beim Strassenverkehrsamt ein Gesuch um Abgabe einer Parkkarte für Personen mit einer Behinderung. Das Strassenverkehrsamt forderte ihn am 15. Februar 2017 auf, sich bei einem Arzt der Stufe 3 untersuchen und abklären zu lassen, ob die medizinischen Mindestanforderungen für Motorfahrzeugführer erfüllt sind. Die Untersuchung fand am 3. März 2017 bei Dr.med. Wolfgang Tensfeldt statt. Dieser bestätigte die Fahreignung aus medizinischer Sicht mit der Auflage des Tragens einer Sehhilfe. Am 6. März 2017 wurde die beantragte Parkkarte vom Strassenverkehrsamt ausgestellt.

C.- Am 5. Januar 2018 fuhr X in C bei einer Ampel rund zwei Meter rückwärts und touchierte dabei die vordere Stossstange des sich hinter ihm befindlichen Fahrzeugs. Dessen Lenkerin hatte zuvor mehrmals gehupt. X reagierte weder auf das Hupen noch auf die Kollision und setzte seine Fahrt fort. Die Lenkerin fuhr ihm nach und stellte eine unsichere Fahrweise fest. Sie meldete dies der Kantonspolizei St. Gallen, welche eine Mitteilung ans Strassenverkehrsamt machte und die Prüfung der Fahrfähigkeit von X empfahl. Das Strassenverkehrsamt ordnete deshalb mit Verfügung vom 5. März 2018 erneut eine verkehrsmedizinische Untersuchung an. Diese fand am 13. März 2018 wiederum bei Dr.med. Wolfgang Tensfeldt statt. Im Bericht vom 27. März 2018 ist festgehalten, dass sich X kognitiv unauffällig verhalten habe und keine konkreten Hinweise für eine mangelnde Fahreignung vorlägen. Er diagnostizierte eine faktische Einäugigkeit. Da sich die unsichere Fahrweise aufgrund der Untersuchung nicht erklären liess, empfahl er eine Kontrollfahrt. Das Strassenverkehrsamt ordnete daraufhin mit Verfügung vom 30. April 2018 eine Kontrollfahrt der Kategorie B an. Dieser unterzog sich X am 3. Juli 2018 bei der Prüfstation Kaltbrunn. Er bestand die Kontrollfahrt nicht. Nach Eröffnung des Prüfungsergebnisses händigte ihm der Verkehrsexperte die Verfügung zur Kontrollfahrt mit einer summarischen Auflistung der Mängel aus.

Mit separater Verfügung des Strassenverkehrsamts vom 5. Juli 2018 wurde X der Führerausweis vorsorglich entzogen und das Führen von Motorfahrzeugen aller Kategorien sowie Unter- und Spezialkategorien vorsorglich ab sofort bzw. rückwirkend



ab 3. Juli 2018 verboten. Einem allfälligen Rekurs wurde die aufschiebende Wirkung entzogen.

D.- Am 10. Juli 2018 ging beim Strassenverkehrsamt ein Schreiben von X ein. Das Strassenverkehrsamt übermittelte die Eingabe gleichentags an die Verwaltungsrekurskommission des Kantons St. Gallen (VRK), wo sie als Rekurs zunächst gegen den vorsorglichen Führerausweisentzug und später auch gegen das Ergebnis der Kontrollfahrt entgegengenommen wurde. X beantragte sinngemäss die Aufhebung der angefochtenen Verfügungen. Das Rekursverfahren zum vorsorglichen Führerausweisentzug (IV 2018/110) wurde bis zum Abschluss des vorliegenden Rekursverfahrens zur Kontrollfahrt einstweilen sistiert. Mit Vernehmlassung vom 16. November 2018 beantragte das Strassenverkehrsamt die Abweisung des Rekurses gegen die nicht bestandene Kontrollfahrt. Darauf replizierte X am 3. Dezember 2018. Am 1. und 21. Februar 2019 gingen beim Gericht nochmals Schreiben von ihm ein.

Auf die Ausführungen der Verfahrensbeteiligten wird, soweit erforderlich, in den Erwägungen eingegangen.

### **Erwägungen:**

1.- Die Eintretensvoraussetzungen sind von Amtes wegen zu prüfen. Der Entscheid über das Bestehen oder Nichtbestehen einer Kontrollfahrt stützt sich auf Art. 14 Abs. 1 und 3 sowie Art. 15d Abs. 5 des Strassenverkehrsgesetzes (SR 741.01, abgekürzt: SVG) und Art. 29 der Verordnung über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Strassenverkehr (SR 741.51, abgekürzt: VZV). Eine nicht bestandene Kontrollfahrt hat gestützt auf Art. 29 Abs. 2 lit. a VZV notwendigerweise den Entzug des Führerausweises zur Folge (BGE 136 II 61 E. 1.1). Dem negativen Entscheid über die Kontrollfahrt kommt Verfügungscharakter zu (vgl. GVP 1977 Nr. 54 E. 1). Die sachliche Zuständigkeit der VRK ist gegeben. Der Rekurrent ist zur Rechtsmittelerhebung befugt. Der Rekurs, welcher am 10. Juli 2018 beim Strassenverkehrsamt einging und gleichentags an die VRK übermittelt wurde, ist rechtzeitig eingereicht worden. Er erfüllt



in formeller und inhaltlicher Hinsicht die gesetzlichen Anforderungen von Art. 41 lit. g<sup>bis</sup>, 45, 47 und 48 des Gesetzes über die Verwaltungsrechtspflege (sGS 951.1, abgekürzt: VRP). Auf den Rekurs ist einzutreten.

2.- Nach Art. 14 Abs. 1 SVG müssen Motorfahrzeugführer über Fahreignung und Fahrkompetenz verfügen. Fahrkompetenz hat gemäss Art. 14 Abs. 3 SVG, wer die Verkehrsregeln kennt (lit. a) und wer Fahrzeuge der Kategorie, für die der Ausweis gilt, sicher führen kann (lit. b). Bestehen Zweifel an der Fahrkompetenz einer Person, so kann diese einer Kontrollfahrt unterzogen werden (Art. 15d Abs. 5 SVG und Art. 29 Abs. 1 VZV). Die Durchführung und Beurteilung der Kontrollfahrt wird in den Richtlinien Nr. 19a der Vereinigung der Strassenverkehrsämter vom 19. Mai 2017 zur Kontrollfahrt für Senioren oder zur aus medizinischen Gründen angeordneten Kontrollfahrt (nachfolgend als Richtlinien Nr. 19a bezeichnet, im Internet abrufbar unter: <http://www.asa.ch/de/Online-Bibliothek/Richtlinien>) konkretisiert. Durch Festlegung einheitlicher und sachgerechter Kriterien für die Durchführung, den Umfang und die Bewertung der Kontrollfahrt soll eine einheitliche Verwaltungspraxis geschaffen werden. Die Kontrollfahrt gilt als bestanden, wenn der Betroffene nachweist, dass er die Verkehrsregeln kennt und Fahrzeuge der Kategorien, für die der Ausweis gelten soll, sicher zu führen versteht (Ziff. 6.2 der Richtlinien Nr. 19a).

3.- a) Der Verkehrsexperte der Vorinstanz bewertete die Kontrollfahrt vom 3. Juli 2018 als nicht bestanden. Wie aus seinem Prüfbericht hervorgeht, beanstandete er mehrere Mängel bei dem Verkehrssehen, der Verkehrsdynamik sowie den Verkehrsvorgängen des Rekurrenten. Dabei fällt auf, dass es sich nicht um einzelne Fehler handelte, sondern der Rekurrent im Verlauf der Kontrollfahrt dem Prüfbericht zufolge etliche Fehler beging (act. 4). Gemäss dem nachträglichen erstellten Bericht des Verkehrsexperten führten folgende Beanstandungen zum negativen Prüfungsentscheid: ungenügende Voraussicht, konkrete und/oder erhöhte abstrakte Gefährdung wegen unzureichender Beobachtung, Geschwindigkeit nicht den Strassen-, Verkehrs- und Sichtverhältnissen angepasst, unsichere Fahrzeugführung/Spurhalten generell



ungenügend, krasse Fehler bei der Fahrbahnbenützung, ungenügende Anwendung der Vortrittsregeln sowie mehrfache Missachtung von Signalen (act. 10).

b) Der Rekurrent bestreitet die vom Verkehrsexperten festgestellten Fahrfehler grundsätzlich nicht. Seines Erachtens sind die Fahrfehler allerdings nicht derart gravierend, dass sie die Verfügung rechtfertigen, die Kontrollfahrt als nicht bestanden zu beurteilen. Wie es sich damit verhält, ist im Folgenden zu prüfen.

c) Nach ständiger Rechtsprechung des Bundesgerichts ist es üblich, dass sich gerichtliche Rechtsmittelinstanzen bei der Bewertung von Prüfungsentscheiden eine gewisse Zurückhaltung auferlegen (BGE 136 I 229 E. 5.4.1). Bei der Abklärung der Fahreignung und Fahrkompetenz kommt dem Gesamteindruck, den der Verkehrsexperte während der Kontrollfahrt durch seine unmittelbare Wahrnehmung gewinnt, eine entscheidende Bedeutung zu. Dieser Eindruck kann durch ein Protokoll der Kontrollfahrt nur beschränkt festgehalten und wiedergegeben werden. Somit ist eine detaillierte Rekonstruktion der Kontrollfahrt in einem nachträglichen Rechtsmittelverfahren nicht möglich. Darüber hinaus verfügt der Verkehrsexperte über spezifische Erfahrungen und Vergleichswerte, die der Rechtsmittelinstanz in der Regel abgehen. Unter diesen Umständen ist im Rechtsmittelverfahren eine Reduktion der Prüfungsdichte angebracht und zulässig. Eine volle Rechtskontrolle rechtfertigt sich lediglich für allfällige formelle Fehler. Die materielle Beurteilung des Verkehrsexperten ist jedoch nur auf offensichtliche Fehler hin zu prüfen (Urteil des Bundesgerichts 6A.121/2001 vom 14. März 2002 E. 3a). Die Bewertung durch den Verkehrsexperten ist deshalb nachfolgend mit der entsprechenden Zurückhaltung zu überprüfen.

4.- a) Zu Beginn der Kontrollfahrt hantierte der Rekurrent am Navigationsgerät seines Fahrzeugs, so dass eine korrekte Linienführung nicht möglich war. Er fuhr in der Folge rund einen halben Meter über die Mittellinie und der Experte musste ins Lenkrad



greifen. Dazu hält der Rekurrent im Rekurs fest, dass er die Kurve knapp genommen habe, was ein Fehler sei.

Gemäss Art. 31 Abs. 1 SVG hat der Führer sein Fahrzeug ständig so zu beherrschen, dass er seinen Vorsichtspflichten nachkommen kann. Er muss jederzeit in der Lage sein, auf die jeweils erforderliche Weise auf das Fahrzeug einzuwirken und auf jede Gefahr ohne Zeitverlust genügend schnell und zweckmässig zu reagieren. Dies verlangt, dass Fahrzeugführer jederzeit die volle Kontrolle über ihr Fahrzeug ausüben und die Verkehrsregeln beachten können. Art. 3 der Verkehrsregelnverordnung (SR 741.11, abgekürzt: VRV) konkretisiert diese Norm mit beispielhaften Sorgfaltspflichten. Der Fahrzeugführer muss der Strasse und dem Verkehr die erforderliche Aufmerksamkeit zuwenden. Er darf beim Fahren keine Verrichtung vornehmen, welche die Bedienung des Fahrzeugs erschwert. Ferner hat er dafür zu sorgen, dass seine Aufmerksamkeit insbesondere durch Tonwiedergabegeräte sowie Kommunikations- und Informationssysteme nicht beeinträchtigt wird (Art. 3 Abs. 1 VRV). Art. 31 Abs. 1 SVG ist eine objektiv wichtige Verkehrsvorschrift (Weissenberger, Kommentar SVG und OBG, 2. Aufl. 2015, Art. 31 N 1 f.). Gemäss Art. 34 Abs. 1 SVG müssen Fahrzeuge zudem rechts fahren. Sie haben sich möglichst an den rechten Strassenrand zu halten. Auch diese Norm gehört zu den grundlegenden Bestimmungen des Strassenverkehrsrechts (Weissenberger, a.a.O., Art. 34 N 1).

Indem der Rekurrent am Navigationsgerät hantierte und über die Mittellinie fuhr, verletzte er die beiden elementaren Verkehrsregeln von Art. 31 Abs. 1 und Art. 34 Abs. 1 SVG. Dadurch hätte es zu einer folgenreichen Kollision mit einem Fahrzeug auf der Gegenfahrbahn kommen können. Dem Rekurrenten werden daher zu Recht krasse Fehler bei der Fahrbahnbenützung vorgeworfen.

b) Der Rekurrent überschritt während der Kontrollfahrt mehrmals die signalisierte Höchstgeschwindigkeit. Gemäss dem Experten fuhr er von Kaltbrunn in Richtung Uznach um 10 bis 15 km/h schneller als die signalisierte Höchstgeschwindigkeit von



50 km/h. Bei der Ortseinfahrt Laupen (allgemeine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h) fuhr er mit 74 km/h weiter und der Experte musste mündlich eingreifen. Bei der Rückfahrt von Rapperswil in Richtung Jona überschritt der Rekurrent die signalisierte Höchstgeschwindigkeit konstant um 10 bis 15 km/h. Der Rekurrent macht geltend, dass man mit dem Verkehr mithalten soll, wenn die Kolonne schneller als 50 km/h fahre. Als er die signalisierte Höchstgeschwindigkeit um 25 km/h überschritten habe, habe das Navigationsgerät etwas Anderes angezeigt. Solange kein Unfall passiere und die Strasse frei sei, liege eine solche Überschreitung im Rahmen.

Die Geschwindigkeit ist stets den Umständen anzupassen, namentlich den Besonderheiten von Fahrzeug und Ladung, sowie den Strassen-, Verkehrs- und Sichtverhältnissen (Art. 32 Abs. 1 Satz 1 SVG). Unter günstigen Verhältnissen beträgt die allgemeine Höchstgeschwindigkeit in Ortschaften 50 km/h und ausserhalb von Ortschaften 80 km/h (Art. 4a Abs. 1 lit. a und b VRV). Davon abweichende und für einzelne Strassenabschnitte gesonderte signalisierte Höchstgeschwindigkeiten gehen jedoch vor (Art. 4a Abs. 5 VRV) und sind von den Strassenbenützern zu befolgen (Art. 27 Abs. 1 SVG).

Der Rekurrent stellt nicht in Abrede, die signalisierte Höchstgeschwindigkeit teilweise überschritten zu haben. Unabhängig vom Ausmass der Geschwindigkeitsüberschreitung verletzte er somit seine Pflicht zur Befolgung der Geschwindigkeitssignalisation. Unerheblich ist, wie schnell andere Verkehrsteilnehmer fahren. Der Rekurrent hat sich in jedem Fall an die massgebende Höchstgeschwindigkeit zu halten. Ebenso wenig darf sich der Rekurrent auf die Geschwindigkeitsanzeige des Navigationsgeräts verlassen. Diese ist nicht massgebend. Die Vorinstanz wirft ihm daher zu Recht mehrfache Überschreitung der Geschwindigkeit sowie mehrfache Missachtung von Signalen vor.



c) In Uznach und Rüti fuhr der Rekurrent auf einer Nebenstrasse an mehreren unübersichtlichen Einmündungen mit Rechtsvortritt mit einer konstanten Geschwindigkeit von 45 km/h ohne Beobachtung und Bremsbereitschaft vorbei. Dazu hält er im Rekurs fest, dass man nicht immer nach rechts schauen müsse. Wenn er weit vorausschauen, müsse er nicht immer den Kopf nervös hin und her bewegen. Wenn eine gefährliche Situation komme, heisse es für ihn, abzubremesen und den Warnblinker einzuschalten.

Auf Strassenverzweigungen hat das von rechts kommende Fahrzeug Vortritt (Art. 36 Abs. 2 Satz 1 SVG). Die Vortrittsregel wird durch Art. 14 Abs. 1 VRV konkretisiert, wonach der Vortrittsbelastete den Vortrittsberechtigten in seiner Fahrt nicht behindern darf und mit Blick darauf seine Geschwindigkeit frühzeitig zu mässigen und wenn nötig vor Beginn der Verzweigung zu halten hat. Um einem von rechts kommenden Vortrittsberechtigten den Vortritt zu gewähren und ihn in seiner Fahrt nicht zu behindern, hätte der Rekurrent an unübersichtlichen, vortrittsberechtigten Einmündungen seine Geschwindigkeit mässigen und nach rechts schauen müssen. Eine ausreichende Voraussicht, Beobachtung und das Erstellen von Bremsbereitschaft sind für das Gewähren des Rechtsvortritts von zentraler Bedeutung, ansonsten die Gefahr einer Kollision gross ist. Weil der Rekurrent dies nicht tat, wirft ihm die Vorinstanz zu Recht eine ungenügende Voraussicht, konkrete und/oder erhöhte abstrakte Gefährdung wegen unzureichender Beobachtung und ungenügender Anwendung der Vortrittsregeln vor. Verfehlt wäre es vom Rekurrenten im Übrigen, bei einem Rechtsvortritt den Warnblinker einzuschalten.

d) Schliesslich kam dem Rekurrenten auf der Kontrollfahrt in einer unübersichtlichen Rechtskurve ein korrekt fahrender Lastwagen entgegen, worüber der Rekurrent derart erschrak, dass er am Lenkrad nach rechts zog und mit beiden rechten Rädern auf den Randstein vor dem Wiesenbord fuhr. Mit einem Griff ins Lenkrad konnte der Experte das Fahrzeug stabilisieren. Der Rekurrent macht geltend, der Lastwagen sei knapp an



der Sicherheitslinie gefahren, weshalb es besser gewesen sei abzubremesen, als eine Streifkollision zu riskieren.

Wie bereits ausgeführt müssen Fahrzeuge gemäss Art. 34 Abs. 1 SVG rechts fahren. Der Rekurrent hat sich möglichst an den rechten Strassenrand zu halten. Tut er dies, so riskiert er keine Streifkollision, wenn er einen Lastwagen kreuzt, der knapp an der Sicherheitslinie fährt. Indem der Rekurrent mit den rechten Rädern auf den Randstein fuhr, bekundet er offensichtlich Mühe, in Kurven die Spur zu halten. Dies kann ohne Weiteres zu verkehrsgefährdenden Situationen führen. Dem Rekurrenten wird zu Recht eine unsichere Fahrzeugführung und ein ungenügendes Spurhalten vorgeworfen.

e) Zusammenfassend ergibt sich, dass der Rekurrent im Verlauf der Kontrollfahrt eine Reihe von Fehlern beging (ungenügende Voraussicht, konkrete und/oder erhöhte abstrakte Gefährdung wegen unzureichender Beobachtung, Geschwindigkeit nicht den Strassen-, Verkehrs- und Sichtverhältnissen angepasst, unsichere Fahrzeugführung/Spurhalten generell ungenügend, krasse Fehler bei der Fahrbahnbenützung, ungenügende Anwendung der Vortrittsregeln sowie mehrfache Missachtung von Signalen), wobei einige davon bereits für sich alleine einen negativen Entscheid zur Folge haben könnten. Auf jeden Fall führt aber das wiederholte Auftreten eines Fehlers oder das Auftreten von unterschiedlichen Fehlern zu einem negativen Entscheid (vgl. Ziff. 9 der Richtlinien Nr. 19a). Der Experte hat daher die Kontrollfahrt des Rekurrenten zu Recht als ungenügend beurteilt. Mit Blick auf das öffentliche Interesse an der Verkehrssicherheit muss die Eignung des Rekurrenten zum sicheren Führen eines Personenwagens verneint werden. Die festgestellten Beanstandungen zeigen die fehlende Fahrkompetenz und die damit verbundene Gefahr für andere Verkehrsteilnehmer auf. Es gibt keine Hinweise darauf, dass der Experte seinen Beurteilungsspielraum missbraucht hätte. Daran ändern auch der fast makellose automobilistische Leumund, die langjährige Fahrerfahrung und die weiteren Ausführungen des Rekurrenten in den Eingaben vom 3. Dezember 2018 sowie



1. und 21. Februar 2019 nichts. Eine nicht bestandene Kontrollfahrt kann gemäss Art. 29 Abs. 3 VZV nicht wiederholt werden.

5.- Nachdem aufgrund der Kontrollfahrt die Eignung des Rekurrenten zum sicheren Führen eines Personenwagens verneint werden muss, stellt sich die vom Rekurrenten aufgeworfene Frage einer Beschränkung des Führerausweises gemäss Art. 34 VZV (z.B. örtliche, zeitliche, auf bestimmte Strassentypen, auf bestimmte Fahrzeugarten Beschränkung des Führerausweises) nicht, weshalb darauf nicht weiter einzugehen ist.

6.- Der Rekurs ist somit abzuweisen. Dem Verfahrensausgang entsprechend sind die amtlichen Kosten dem Rekurrenten aufzuerlegen (Art. 95 Abs. 1 VRP). Eine Entscheidegebühr von Fr. 800.– erscheint angemessen (vgl. Art. 7 Ziff. 122 der Gerichtskostenverordnung, sGS 941.12). Der Kostenvorschuss von Fr. 800.– ist damit zu verrechnen.

### **Entscheid:**

1. Der Rekurs wird abgewiesen.
2. Der Rekurrent hat die amtlichen Kosten von Fr. 800.– zu bezahlen, unter Verrechnung  
  
des Kostenvorschusses in gleicher Höhe.